

# Transformation der Industrie – sozial, ökologisch und demokratisch

von Lia Polotzek und Thomas Würdinger<sup>1</sup>

Die Flutkatastrophe im letzten Sommer hat gezeigt, dass die Klimakrise schon heute Existenzen zerstört und ganze Landstriche verwüstet – auch in Deutschland. Europa hat im letzten Jahr den heißesten Sommer seit Beginn der Wetteraufzeichnungen erlebt. Weltweit nehmen als Folge der Klimakrise Katastrophen wie Dürren, Tornados, Waldbrände und Überflutungen rapide zu. In den Medien zwar weniger beachtet, dafür aber nicht weniger katastrophal ist das massive Artensterben, das die Lebensgrundlagen auf unserem Planeten bedroht. Viele wertvolle Ökosysteme stehen kurz vor dem Kollaps – mit schwerwiegenden Konsequenzen unter anderem für unsere Versorgung mit Nahrungsmitteln. Ob in einer ökologischen Landwirtschaft die gleichen Mengen an Düngemitteln und Pestiziden produziert werden sollten, ist angesichts dessen mindestens fragwürdig. Die Zerstörung natürlicher Lebensräume macht es wahrscheinlicher, dass Krankheitserreger von Tieren auf den Menschen übergehen – mit all den gravierenden Auswirkungen, die wir in der Corona-Pandemie beobachten können (IPBES 2020). Kurzum: Damit weiterhin ein Leben auf diesem Planeten möglich ist, müssen Klima- und Biodiversitätskrise entschieden angegangen werden.

Zugleich untergraben soziale Ungerechtigkeiten den Zusammenhalt unserer Gesellschaften. Während der Corona-Krise konnten die zehn reichsten Männer ihr Vermögen verdoppeln. Gleichzeitig leben weltweit inzwischen über 160 Millionen Menschen mehr in

Armut – überproportional sind hiervon Frauen betroffen (Oxfam 2022). Auch in Deutschland ist die Ungleichheit bei den Vermögen offenkundig: Die reichsten 10 Prozent besitzen rund 60 Prozent des Vermögens (Hans-Böckler-Stiftung 2017). Verschiedene Studien deuten darauf hin, dass Deutschland im Euroraum die höchste Ungleichheit aufweist. Auch die Ungleichheit der Haushaltseinkommen stagniert auf hohem Niveau (Bach/Grabka/Adam 2021). Die Corona-Krise legte ihr Brennglas gleichfalls auf die Industrie: Zahllose Arbeitgeber drohen mit Schließung, Abbau und Verlagerung, verweisen ungeniert auf „Billiglohnländer“ mit hervorragender Infrastruktur, niedrigeren Umwelt- und Sozialstandards und großzügigen Investitionsbedingungen – obschon sie hierzulande von niedrigen Unternehmenssteuern und staatlichen Unterstützungsprogrammen profitieren. Selbst die deutsche Unternehmensmitbestimmung kann dem im Zweifel wenig entgegenzusetzen: Bei allen wichtigen Unternehmensentscheidungen hat die Kapitaleseite de facto das letzte, gewichtige Wort.

Solange der Arbeitgeber keine Strategie für den Standort entwickelt, der eigene Arbeitsplatz gefährdet ist und die Politik mäandert, nehmen Verunsicherung, Orientierungslosigkeit und Abwehrhaltung der Beschäftigten zu. So fördert Transformation Reaktanz. Eine soziale und ökologische Transformation von Wirtschaft und Industrie muss deshalb sowohl den Übergang sozial gerecht gestalten, als auch zu einer insgesamt demokratischeren und gerechten Wirtschaftsweise führen. Die Beschäftigten müssen als Teilhabende und Gestaltende der Transformation ernst genommen und einbezogen werden. Nur dann entstehen tragfähige Brücken in eine neue, sozial und ökologisch gerechtere Arbeitswelt.

Die neue Regierung hat bereits erste wichtige Weichen gestellt. Wirtschafts- und Kli-

<sup>1</sup> Lia Polotzek ist Wirtschafts- und Politikwissenschaftlerin. Sie leitet das Referat Wirtschaft und Finanzen in der Bundesgeschäftsstelle des BUND. Im Rahmen dieser Arbeit beschäftigt sie sich schwerpunktmäßig mit den negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen unseres Wirtschaftens sowie der sozial-ökologischen Transformation des Wirtschaftssystems.

Thomas Würdinger ist Politikwissenschaftler und Gewerkschafter. Er arbeitet im Funktionsbereich Grundsatzfragen und Gesellschaftspolitik im Vorstand der IG Metall. Dort beschäftigt er sich unter anderem mit verschiedenen Fragestellungen rund um die sozial-ökologische Transformation, gesellschaftspolitischer Bündnisarbeit, politischer Planung und organisationsinternen Transferprozessen.

Umweltminister Habeck kündigte unlängst zwei Klimaschutzpakete für dieses Jahr an: eines im Frühling und ein weiteres für den Sommer. Der Koalitionsvertrag wiederum erhöht beim Ausbau der erneuerbaren Energien das Ziel auf 80 Prozent bis 2030 und betont die Bedeutung der dezentralen Energiewende in Bürger\*innenhand. Es sind mehr öffentliche Investitionen in den Klimaschutz vorgesehen. Weitere positive Ziele sind u.a. die Förderung der Alternativen zu chemisch-synthetischen Pestiziden, und dass die Naturschutzfinanzierung deutlich gestärkt werden soll. Der neue Verkehrsminister will bei PKW ganz auf E-Mobilität setzen, regionale Strukturpolitik soll Transformationsregionen fördern – und eine Allianz für Transformation verspricht eine koordinierte und verbindlichere staatliche Flankierung.

Insgesamt sind diese Maßnahmen jedoch eher erste Puzzlestücke. Sie geben zwar wichtige Rahmen und Impulse für eine sozial-ökologische Transformation der Wirtschaft und Industrie. Was fehlt ist jedoch eine politische Gesamtstrategie für eine vorausschauende, aktive und gestaltende sozial-ökologische Industrie- und Strukturpolitik. Diese muss sich konsequent an sozialen und ökologischen Zielen ausrichten, planetare Grenzen und ökologische Kipppunkte berücksichtigen, die Kapitalseite vehement in die Pflicht nehmen, eine mutige Investitionsoffensive einleiten und die Mitbestimmung konsequent ausweiten. Gefragt sind langfristige Szenarien, die Beschäftigungspotenziale analysieren und neue Politikmaßnahmen entwerfen, die der Tragweite der bevorstehenden Transformation Rechnung tragen.

### Szenarien-Prozess von IG Metall und BUND

Umweltverbänden wird nicht selten unterstellt, sie würden blind für den Rückbau von Industrien argumentieren, ohne die Beschäftigten überhaupt mitzudenken. Über Gewerkschaften heißt es zuweilen, sie würden uneingeschränkt fossile und umweltschädliche Geschäftsmodelle verteidigen. Die IG Metall und der BUND haben sich zuletzt daher verstärkt gemeinsam aufgemacht, diese

Vorurteile zu überwinden. In einem Szenarien-Prozess wurden gemeinsam Visionen der Mobilität im Jahr 2030 entwickelt. Dabei haben Teilnehmer\*innen aus der Breite beider Organisationen Trends, Faktoren und Auswirkungen einer sozial-ökologischen Transformation im Mobilitätssektor diskutiert. Sie zeichneten Zukunftsbilder, skizzierten mögliche Entwicklungspfade und stellten Überlegungen an, mit welchen strategischen Ansätzen diese Wende gestaltet werden kann. Was bei diesen Diskussionen klar wurde: Wenn wir für unsere Enkel, Kinder und uns selbst eine lebenswerte Zukunft schaffen wollen, müssen wir jetzt handeln. Dabei gehören Umwelt- und Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit und demokratische Beteiligung untrennbar zusammen.

Sowohl der BUND als auch die IG Metall sind sich einig: Mobilität muss zukünftig konsequent auch als Teil der Daseinsvorsorge betrachtet werden. Alle Menschen müssen Zugang zu attraktiver, klimafreundlicher und bezahlbarer Mobilität haben. Der Trend zeichnet sich klar ab: weg von der einseitigen Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs hin zu einer nutzerzentrierten, klimafreundlichen Mobilität im vernetzten Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger. Des Weiteren ist es wichtig, dass die Mobilitätswirtschaft auch in Zukunft ein zentraler Ort von Innovation und hochqualifizierten Arbeitsplätzen bleibt, der Beschäftigung und Wohlstand sichert. Die Diskussionen legten auch bestimmte Konfliktfelder frei. Es wurde deutlich, dass Verschiebungen in und zwischen den verschiedenen Sektoren der Mobilitätswirtschaft zu erwarten sind, mit noch unklaren Auswirkungen für Quantität und Qualität von Beschäftigung. Der relative und absolute Anteil der gewerkschaftlich gut organisierten Automobilindustrie wird voraussichtlich sinken. Für die einen Imperativ auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität, für die anderen faktisch Handlungsdruck. Deutlich wurde in diesem Zusammenhang auch, dass die Antriebswende allein nicht reichen wird, um die Klima- und Umweltziele zu erreichen (siehe auch Koska et al 2022). Anzustreben ist vielmehr ein kluger Instrumentenkasten, der sich u.a. aus einem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, E-Mobilität, weniger Verkehr

und besserer, digitaler Verzahnung der Verkehrsträger zusammensetzt. Verdeutlicht haben die gemeinsamen Debatten außerdem, dass die Reparaturfähigkeit von Produkten und die Instandhaltung von Infrastruktur künftig einen viel größeren Stellenwert erhalten sollten als heute. Ein Fokus könnte darauf liegen, Autos und andere Mobilitätsträger möglichst langlebig und reparaturfähig zu produzieren. Außerdem wird es vorrangig darum gehen, Straßen und Brücken zu sanieren, statt neue Straßen zu bauen.

### Die sozial-ökologische Transformation der Industrie gestalten

Wir sind uns einig, dass wir die Transformation der Industrie nicht den blinden Marktkräften überlassen dürfen. Was und wie viel soll aber in einer sozial-ökologisch transformierten Wirtschaft produziert werden, mit welchen Beschäftigungspotenzialen und -anforderungen geht das einher und mit welchen investiven und regulativen Instrumenten kann der nötige Umbau vorangetrieben werden? Diese Fragen treiben uns um – sie sollten gleichwohl auch Bestandteil einer möglichst breiten gesellschaftlichen Debatte sein.

Mit Blick auf die Beschäftigten in der Mobilitätsindustrie, insbesondere in den Zulieferbetrieben, ist es vor allem notwendig, wegfallende Arbeitsplätze in verwandten Produktionsbereichen der Industrie zu ersetzen. Das innovative Potenzial Deutschlands als Investitionsstandort für eine Repair- und Recyclingwirtschaft sollte dringend gehoben werden. Es gilt, die klima- und umweltgerechte Industrie der Zukunft zu bauen. Potentiale ergeben sich ebenso beim Ausbau erneuerbarer Energien, der Solar- und Windindustrie, beim Ausbau der Ladeinfrastruktur, in Batterie- und Halbleiterindustrien und der grünen Wasserstoffwirtschaft. Ebenso in der Bahn- und Schienenfahrzeugindustrie, die weiter wachsen muss. Dasselbe gilt für die E-Busindustrie. Auch die Produktion von E-Bikes, Lastenrädern und anderen Fahrrädern kann ihren Beitrag leisten. Eine nicht unerhebliche Herausforderung besteht darin, neu geschaffene Beschäftigung in mitbestimmten, tarifge-

## PapyRossa Verlag



Der Rechtsstaat hat eine eigentümliche Form repressiver Toleranz entwickelt – die Demokratie hat sich verändert. Fisahns Blick reicht dabei vom Demokratiedefizit der EU bis »hinunter« zu den Beteiligungsrechten der Zivilgesellschaft.

**Andreas Fisahn**

### Repressive Toleranz und marktkonforme Demokratie

Zur Entwicklung von Rechtsstaat und Demokratie in der Bundesrepublik

Mit einem Geleitwort von Heribert Prantl

ISBN 978-3-89438-771-6

Paperback | 709 Seiten | € 39,-

[www.papyrossa.de](http://www.papyrossa.de)

bundenen Betrieben zu organisieren. Die neue Bundesregierung will öffentliche Auftragsvergaben an die Einhaltung eines repräsentativen Tarifvertrages binden und die Fortgeltung von Tarifverträgen bei Betriebsausgliederungen sichern – das sind wichtige Stützpfeiler, deren konkrete gesetzliche Ausgestaltung allerdings abzuwarten bleibt.

Es gibt einige Standorte, an denen Produktionsanlagen und -prozesse so spezialisiert sind, dass eine Umstellung kaum erfolgen kann. Etliche andere Standorte sind jedoch mit solch flexiblen Anlagen ausgestattet, dass verschiedenste metallverarbeitende Produktionsschritte denk- und anwendbar sind und auch die Beschäftigten über entsprechendes Know-How verfügen oder sich durch entsprechende Qualifizierungsmaßnahmen aneignen können (Candeias & Krull 2022). Umso wichtiger: Aus- und Weiterbildung. Hier wurden im Koalitionsvertrag mit dem Qualifizierungsgeld, der Bildungsteilzeit mit finanziellem Ausgleich und der Ausbildungsgarantie wichtige Eckpunkte festgezurr, die in den kommenden Monaten und Jahren konkretisiert und mit Leben gefüllt werden müssen.

## Die Rolle der öffentlichen Hand

Nicht nur in der Automobilindustrie galt mit Blick auf die Notwendigkeit einer ökologischen Transformation viel zu lang das Prinzip „Nichts sehen, nichts hören – besser weg- zumindest aber auf- und verschieben“. Industrie- und Strukturpolitik dürfen sich daher nicht davor scheuen, der Kapitaleseite Vorgaben zu machen – damit private Investitionen nicht zu stranded assets führen, sondern zukunftsfähige Produktionskapazitäten aufbauen. Die Unternehmen stehen in der Pflicht, in den Umbau zu investieren und sich etwa am Aufbau der Ladeinfrastruktur zu beteiligen – statt exorbitante Dividenden auszuschütten und Aktienrückkäufe zu tätigen.

Zu einer aktiven Industriepolitik gehört zudem eine mutige öffentliche Investitions-offensive, beispielsweise in den öffentlichen Nahverkehr und in die Schiene oder den Umbau von kleinen und mittelständischen Unter-

nehmen zu integrierten Mobilitätsanbietern. Auch hier muss unbedingt sichergestellt werden, dass diese öffentlichen Investitionen gerecht finanziert werden. Dazu braucht es unter anderem ein Steuersystem, das wirklich wieder umverteilt, indem die Kapitaleseite stärker in die Pflicht genommen wird. Staatliche Förderungen müssen an verbindliche Kriterien gekoppelt werden: Investitionen sollten an Pfaden ausgerichtet werden, die dem 1,5-Grad-Ziel entsprechen, der Energieverbrauch ist zu senken, reparaturfreundliche Produkte sollten Maßgabe sein. Die Beschäftigten erwarten wiederum Standort-, Beschäftigungs- und Investitionszusagen an den jeweiligen Standorten. Perspektivisch könnten auch direkte Beteiligungen dafür genutzt werden, eine ökologische Transformation von Geschäftsmodellen unter Wahrung der Ziele für gute Arbeit umzusetzen. Die IG Metall fordert das beispielsweise für thyssenkrupp Steel, unterstützt von der nordrhein-westfälischen SPD.

Eine regionale Strukturpolitik sollte insbesondere über zusätzliche regionale Transformationsfonds die Transformation vor Ort gestalten und unterstützen. Diese sollten an Transformationsräte bestehend aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Betriebsräten, Gewerkschaften und Umweltverbänden gebunden werden und dafür sorgen, dass Zulieferbetriebe vor Ort ihre Produkte, ihre Produktion und ihre Wertschöpfungsketten so anpassen, dass sie klimagerecht sind und absolut deutlich weniger Ressourcen und Energie verbrauchen. Sie könnten Weiterbildungsverbände und Reallabore z.B. für integrierte und integrative nachhaltige Mobilitätskonzepte fördern oder Beteiligungs- und Investitionskapital für kleine und mittelständische Unternehmen mit geringer Kapitaldecke bereitstellen.

Darüber hinaus gibt es ein weiteres Werkzeug, das Beschäftigung sichert, mehr Lebensqualität verspricht und eine gerechtere Verteilung von Arbeitszeiten ermöglichen kann: Arbeitszeitverkürzungen mit entsprechendem Lohnausgleich. So könnte die 4-Tage-Woche insbesondere für die unteren und mittleren Entgeltstufen Arbeit gerechter verteilen, Arbeitsplätze sichern und als „kurze Vollzeit“

ein neues Normalarbeitsverhältnis mit einer besseren Vereinbarkeit von Arbeit und Leben fördern. Solche Modelle sollten unbedingt politisch unterstützt werden.

### Sozial-ökologische Transformation von unten

Wir müssen auf allen Ebenen mehr Demokratie wagen! Etwa in und mit den oben genannten Transformationsräten. Beschäftigte und ihre Interessenvertretungen müssen außerdem mehr Einfluss darauf bekommen, was und wie in Zukunft an ihrem Standort und darüber hinaus produziert wird, sie müssen die strategische Ausrichtung der Unternehmen und Betriebe mitgestalten können. Dazu gehört ein generelles Mitbestimmungs- und Initiativrecht bei der betrieblichen Aus- und Weiterbildung, bei Personalplanung und Beschäftigungssicherung.

Die Kooperation von BUND und IG Metall unterstreicht derweil die Bedeutung gesellschaftlicher Transformationsbündnisse. In den vergangenen Monaten und Jahren wurde in verschiedenen Formaten an gemeinsam getragenen Zukunftsbildern und politischen Forderungen gearbeitet. Gemeinsam wollen wir auch über neue Beteiligungs- und Eigentumsformen nachdenken und Strategien diskutieren, wie diese um- und durchgesetzt werden können. Die notwendigen Debatten müssen noch viel stärker vor Ort anhand lokal wirksamer Themen, Konflikte und Herausforderungen geführt werden. Umwelt- und Klimaschutz und der Wert von Arbeit – das sollte kein abstraktes Begriffspaar bleiben, das sich in der Beschwörung einer sozial-ökologischen Transformation erschöpft. ■

### Literatur

- Bach, Stefan/Grabka, Markus M./Adam, Marc C. (2021) Ungleichheit in Deutschland – Politikmaßnahmen zur Trendumkehr, Forum New Economy, Working Paper 5/2021 <https://newforum.org/wp-content/uploads/2021/12/FNE-WP05-2021.pdf>, abgerufen am 30.01.2022.
- Candeias, Mario & Krull, Stephan (2022), Hg.: Spurenswechsel. Studien zu Mobilitätsindustrien, Beschäftigungspotenzialen und alternativer Produktion. VSA-Verlag, Hamburg.
- Hans-Böckler-Stiftung (2017) Wie sind die Vermögen in Deutschland verteilt? <https://www.boeckler.de/de/boeckler-impuls-wie-sind-die-vermoegen-in-deutschland-verteilt-3579.htm#:~:text=Insgesamt%20besitzen%20die%20wohlhabendsten%20zehn,negative%20Verm%C3%B6gen%2C%20sie%20sind%20verschuldet>, abgerufen am 24.01.2022.
- IPBES (2020) Online-Dossier zum Zusammenhang zwischen Biodiversitätsverlust und Epidemien, siehe <https://www.de-ipbes.de/de/Online-Dossier-zum-Zusammenhang-zwischen-Biodiversitaetsverlust-und-Epidemien-2004.html>, abgerufen am 24.01.2022.
- Koska, Thorsten et al. (2022) Die Fünf-Millionen-Lücke, Warum das E-Autoziel der Bundesregierung nicht reicht, um den Verkehr auf Klimakurs zu bringen, Wuppertal Institut für Kli, Umwelt, Energie [https://www.greenpeace.de/publikationen/20220125\\_S03801\\_greenpeace\\_kurzstudie\\_e-mobilitaet\\_01\\_22.pdf](https://www.greenpeace.de/publikationen/20220125_S03801_greenpeace_kurzstudie_e-mobilitaet_01_22.pdf), abgerufen am 30.01.2022.
- Oxfam (2022) Gewaltige Ungleichheiten. Warum unser Wirtschaftssystem von struktureller Gewalt geprägt ist und wie wir es gerechter gestalten können, [https://www.oxfam.de/system/files/documents/oxfam\\_factsheet\\_gewaltige\\_ungleichheit.pdf](https://www.oxfam.de/system/files/documents/oxfam_factsheet_gewaltige_ungleichheit.pdf), abgerufen am 24.01.2022.